Nations Unies S/PV.8057



Conseil de sécurité

Soixante-douzième année

Provisoire

8057e séance
Mercredi 27 septembre 2017, à 10 heures
New York

Président :	M. Alemu	(Éthiopie)
Membres :	Bolivie (État plurinational de)	M. Inchauste Jordán
	Chine	M. Wu Haitao
	Égypte	M. Aboulatta
	États-Unis d'Amérique	Mme Sison
	Fédération de Russie	M. Nebenzia
	France	M. Delattre
	Italie	M. Biagini
	Japon	M. Kawamura
	Kazakhstan	M. Umarov
	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	M. Allen
	Sénégal	M. Seck
	Suède	Mme Schoulgin-Nyoni
	Ukraine	M. Yelchenko
	Uruguay	M. Rosselli

Ordre du jour

Menaces contre la paix et la sécurité internationales résultant d'actes de terrorisme

Sûreté aérienne

17-30062 (F)







La séance est ouverte à 10 h 5.

Adoption de l’ordre du jour

L’ordre du jour est adopté.

Menaces contre la paix et la sécurité internationales résultant d’actes de terrorisme

Sûreté aérienne

Le Président (*parle en anglais*) : Conformément à l’article 39 du règlement intérieur provisoire du Conseil, j’invite Mme Fang Liu, Secrétaire générale de l’Organisation de l’aviation civile internationale, à participer à la présente séance.

Le Conseil de sécurité va maintenant aborder l’examen de la question inscrite à son ordre du jour.

À la présente séance, le Conseil de sécurité entendra des exposés de Mme Fang Liu et de l’Ambassadeur Amr Abdellatif Aboulatta, Représentant permanent adjoint de l’Égypte, en sa qualité de Président du Comité du Conseil de sécurité créé par la résolution 1373 (2001) concernant la lutte antiterroriste.

Je donne maintenant la parole à Mme Liu.

Mme Fang Liu (*parle en anglais*) : Au nom de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI), je suis heureuse de me joindre à S. E. l’Ambassadeur Aboulatta, Président du Comité contre le terrorisme, pour faire un exposé au Conseil de sécurité aujourd’hui.

Depuis sa création en 1944, l’OACI a rempli son rôle central qui consiste à renforcer l’aviation, conformément à la Convention relative à l’aviation civile internationale, communément appelée Convention de Chicago. L’OACI joue un rôle de chef de file en appuyant ses États membres et les groupes du secteur qui œuvrent de concert avec elle à l’élaboration de normes et pratiques recommandées et de politiques connexes en matière d’aviation civile internationale. Nous remplissons cette fonction avec gratitude depuis maintenant plus de 70 ans et avons réalisé d’importants progrès dans tous les aspects du transport aérien international.

La résolution 2309 (2016) est la première résolution de ce type mettant l’accent sur la sûreté de l’aviation civile et soulignant le rôle de l’OACI. Depuis, d’importants progrès ont été réalisés dans le renforcement de la sûreté aérienne sous la houlette et les directives de l’OACI. À cet égard, je voudrais signaler en particulier les points suivants. L’Énoncé du contexte de risque à l’échelle mondiale de l’OACI a été mis à jour en tenant compte des dernières informations sur les menaces actuelles. L’accent mis à l’échelle du secteur sur la sûreté du côté ville, la détection d’explosifs et la cybersécurité a été renforcé grâce à l’adoption de l’amendement 15 à l’annexe 17, intitulé « Sûreté », de la Convention de Chicago, et le sera encore davantage par le projet d’amendement 16. Des documents ont été mis au point pour un atelier de gestion des risques qui aidera les États membres à établir leurs propres évaluations des risques. Les documents d’orientation ont été révisés afin de tenir compte des pratiques exemplaires les plus récentes. Des projets de renforcement des capacités ont été mis en œuvre dans les endroits désignés par notre initiative « Aucun pays laissé de côté », avec l’aide des contributions volontaires des États membres.

Outre ces nouveautés, l’adoption cette année de la norme relative aux renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), qui entrera en vigueur le 23 octobre 2017, rendra plus difficile le déplacement entre États des combattants terroristes étrangers. Grâce à notre collaboration avec la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme (DECT) et l’Équipe spéciale de lutte contre le terrorisme, cet important programme figurera en tête des priorités des États.

Une conséquence naturelle de notre rôle de chef de file en matière de sûreté de l’aviation a été l’élaboration du nouveau plan pour la sûreté de l’aviation dans le monde de l’OACI. Ce document essentiel, qui met fortement l’accent sur la menace que pose le terrorisme à l’aviation civile, a bénéficié d’importantes contributions des gouvernements et de l’industrie. Il doit être approuvé par le Conseil de l’OACI durant sa prochaine session, en novembre.

L’enthousiasme des États Membres et leur appui au plan pour la sûreté de l’aviation dans le monde se sont manifestés clairement durant la récente conférence ministérielle régionale sur la sûreté de l’aviation en Afrique et au Moyen-Orient, qui s’est tenue à Charm el-Cheikh, en Égypte. À la fin de cette réunion de trois jours, les participants ont élaboré une feuille de route axée sur la région qui est pleinement conforme aux objectifs du plan pour la sûreté de l’aviation dans le monde, et qui comporte des objectifs de suivi pour veiller à ce que ces progrès restent réguliers et responsables.

L’objectif central du plan pour la sûreté de l’aviation dans le monde consiste à renforcer l’efficacité et la durabilité des dispositions prises au niveau mondial et à promouvoir une mise en œuvre durable des mesures de prévention. À cette fin, ce plan définit cinq priorités

clefs visant à améliorer la sensibilisation aux risques et les interventions; à mieux définir la culture de la sûreté; à améliorer les ressources techniques et à promouvoir l’innovation; à améliorer la supervision et l’assurance de qualité; et, enfin, à renforcer la coopération et l’appui.

Les objectifs du plan pour la sûreté de l’aviation dans le monde reflètent ceux de la résolution 2309 (2016). Une fois finalisé, le plan pour la sûreté de l’aviation dans le monde sera l’outil principal qu’utilisera la communauté chargée d’assurer la sûreté de l’aviation pour remplir ses rôles, conformément à la résolution. L’OACI analysera attentivement les indicateurs et suivra les avancées vers la réalisation de ces objectifs, mais les résultats finaux dépendront bien sûr en grande partie de l’engagement et du comportement des États et des acteurs de l’industrie. Ce n’est que sur la base d’une volonté politique durable, en particulier au plus haut niveau du gouvernement et de l’industrie, que le plan pour la sûreté de l’aviation dans le monde sera efficace. Je reviendrai à ce problème dans quelques minutes.

Nombre d’autres défis se profilent. Pour atteindre les objectifs de sûreté énoncés dans le plan pour la sûreté de l’aviation dans le monde et se conformer aux feuilles de route régionales, les programmes de développement des capacités et d’assistance technique doivent être considérablement élargis. Les États doivent également être prêts à accepter de l’aide afin de renforcer leurs positions antiterroristes et d’éliminer leurs vulnérabilités; une fois cette aide reçue, les États doivent s’appliquer à mettre en œuvre leurs nouvelles connaissances et l’aide reçue, que ce soit sur le plan matériel ou technique, qu’il s’agisse de formation ou de conseil.

Le plan pour la sûreté de l’aviation dans le monde crée un mécanisme visant à permettre aux États de demander une assistance confidentielle à la suite de notre audit ou après avoir procédé par eux-mêmes à une évaluation des risques. L’OACI s’emploiera avec dynamisme à comparer toutes ces demandes avec les compétences d’autres États, et elle recommandera des partenariats s’il y a lieu.

Un autre problème persistant concerne le partage d’informations essentielles. Par exemple, de nombreux détails qui appelleraient une action concernant des événements récents relatifs à la sûreté de l’aviation n’ont pas encore été communiqués à l’OACI ni à ses États membres. Nous devons trouver un moyen d’identifier et de partager judicieusement les éléments essentiels d’ information nécessaires pour appliquer les mesures voulues au niveau approprié. La résolution 2309 (2016) renforce ce point et les États l’ont reconnu. Nous espérons donc que sur la base du plan pour la sûreté de l’aviation dans le monde, l’OACI, les États et l’industrie parviendront à améliorer le partage de l’information.

J’en viens maintenant aux méthodes d’attaque examinées durant la réunion extraordinaire du Comité contre le terrorisme (CCT), tenue en juillet. Même si certaines de ces méthodes ne sont pas nouvelles, les terroristes ont renforcé leur capacité à exploiter les vulnérabilités et à déjouer les contre-mesures en place. Les lacunes sécuritaires au sol, par exemple, sont exploitées dans une certaine mesure depuis des décennies, mais grâce à des amendements récents apportés à l’annexe 17 à la Convention relative à l’aviation civile internationale, qui porte sur la sûreté, nous obtenons maintenant l’attention et la participation de toutes les parties qui s’emploient à atténuer ces risques. L’amendement 15 à l’annexe 17 à la Convention de Chicago, qui est devenu applicable en août, met l’accent sur l’identification de zones au sol, sur la mise au point de mesures de sécurité conformes à une évaluation des risques et sur la coordination entre les acteurs compétents. Ce nouvel accent permet de rassembler les services de maintien de l’ordre, les forces de sécurité, les autorités aéroportuaires et même les vendeurs.

De même, la menace des engins explosifs improvisés (EEI) dans des appareils électroniques mobiles n’est pas nouvelle dans le domaine des transports aériens, puisqu’elle est apparue pour la première fois lorsqu’un appareil de ce type a été dissimulé dans une valise non accompagnée et a provoqué l’accident du vol 103 de la Pan Am au-dessus de Lockerbie, en Écosse, en 1988. Des contre-mesures efficaces et abordables pour faire face aux méthodes de dissimulation de plus en plus sophistiquées ont été examinées par un grand nombre de groupes de travail, d’équipes spéciales et de conférences de l’OACI, et des critères de vérification nouveaux et plus détaillés s’appliquant spécifiquement aux EEI ont été ajoutés au projet d’amendement 16 à l’annexe 17 à la Convention de Chicago.

S’agissant des menaces examinées en juillet, la croissance rapide de la cyberconnectivité dans le domaine de l’aviation est certainement le phénomène le plus récent. Plus nous nous appuyons sur les ordinateurs et l’informatique, plus nous nous exposons aux cybermenaces. L’OACI a reconnu ce problème et coopère déjà avec les États membres et l’industrie pour déterminer l’étendue des vulnérabilités et les

contre-mesures les plus efficaces. Ce sujet restera certainement l’une de nos principales préoccupations.

Par ailleurs, l’utilisation de projectiles contre des avions, notamment des systèmes portables de défense anti-aérienne (MANPADS), s’est avérée une source de préoccupation croissante, en particulier dans les zones de conflit. Des procédures efficaces de lutte contre les MANPADS ont été mis à disposition de l’industrie et des États membres sur le site sécurisé de l’OACI. Chacune de ces menaces peut donner lieu à une nouvelle série d’exigences techniques, qui deviennent coûteuses non seulement en termes d’achat de matériel, mais également parce que cela crée des besoins en matière de rénovation de bâtiments, de formation et d’entretien, ralentit les procédures de sécurité et a d’autres effets sur les plans opérationnel et de la facilitation.

L’innovation technique a été longuement discutée durant le récent symposium sur la sûreté de l’aviation dans le monde de l’OACI, que nous avons organisé ce mois même en collaboration avec le Conseil international des aéroports, avec la participation active de la DECT et d’autres acteurs des Nations Unies qui luttent contre le terrorisme. Les participants ont reconnu, et étudié en détail, le fait que l’ensemble du système de sécurité a besoin d’innovations et de synergies. Cela aussi est une mesure prioritaire du plan pour la sûreté de l’aviation dans le monde.

Aujourd’hui, alors que nous envisageons ensemble la voie à suivre, je voudrais faire quelques réflexions sur les perspectives de la sûreté de l’aviation.

Des groupes terroristes continuent de considérer l’aviation comme une cible attrayante aux fins de causer d’importantes pertes en vie humaines et des destructions économiques, et de perturber la connectivité entre les États; le risque d’attentats terroristes contre l’aviation civile peut toucher toutes les régions et tous les États Membres. Par conséquent, l’élément clef de la mise en œuvre de la résolution 2309 (2016) et du plan pour la sûreté de l’aviation dans le monde est l’engagement des États à assurer la mise en œuvre de mesures efficaces et axées sur les risques qui reflètent l’évolution constante des menaces mondiales et à veiller à ce que ces mesures soient conformes aux normes et pratiques recommandées de l’OACI.

Le plan pour la sûreté de l’aviation dans le monde constitue le fondement de l’amélioration de la sécurité aérienne dans le monde, conformément aux objectifs de la résolution 2309 (2016). Dans ce contexte, les États et l’OACI doivent continuer à travailler et à coopérer avec l’industrie de l’aviation civile et les autres parties prenantes concernées pour lutter efficacement contre les menaces à l’aviation civile.

Par conséquent, tous les États sont encouragés à renforcer leur appui aux travaux de l’OACI sur la sécurité de l’aviation, de veiller à la mise en œuvre du plan pour la sûreté de l’aviation dans le monde, une question hautement prioritaire, et à coopérer à l’échelle mondiale, régionale et nationale pour élever le niveau de la mise en œuvre effective de la sûreté de l’aviation mondiale.

C’est un domaine dans lequel le Conseil de sécurité, de concert avec les entités compétentes des Nations Unies, peut aider l’OACI. Les experts de la sécurité et les autorités de l’aviation comprennent l’importance du plan pour la sûreté de l’aviation dans le monde et de ses mesures d’application, mais ils ont besoin d’un soutien déterminé – notamment une autorité législative et opérationnelle, un appui financier, des ressources appropriées et des déclarations d’engagement – pour s’acquitter de leurs responsabilités.

Par le biais de mécanismes clefs tels que la résolution 2309 (2016) et ses arrangements subsidiaires, nous devons donc continuer à travailler de concert pour encourager les décideurs à appuyer ces efforts. L’obtention d’un appui financier, en particulier, est un autre domaine important où les entités des Nations Unies peuvent aider l’OACI. Les États Membres en mesure de le faire doivent être disposés à participer à des initiatives de l’OACI pour renforcer la sécurité dans le monde entier, qu’il s’agisse de l’emprunt ou de la donation de technologie, de la fourniture d’une formation aux procédures de base ou aux pratiques optimales, de la mise à disposition de mentors, ou par l’intermédiaire d’un soutien financier direct au renforcement des capacités et aux programmes d’assistance de l’OACI. L’augmentation des contributions des États Membres permettrait de mettre en œuvre beaucoup plus tôt le solide régime d’assistance envisagé dans la feuille de route du plan pour la sûreté de l’aviation dans le monde.

L’OACI, les États Membres et les autres parties prenantes pourront alors renforcer les capacités de lutte contre le terrorisme là où ce sera le plus nécessaire. Cela comprendra le renforcement de la sensibilisation et de la riposte aux risques, une meilleure compréhension des menaces et des risques encourus par l’aviation civile, la surveillance des menaces nouvelles et émergentes posées à l’aviation civile, une version actualisée de l’Énoncé du contexte de risque à l’échelle mondiale de l’OACI et

un examen des mesures énoncées à l'annexe 17, sur la sûreté, de la Convention de Chicago et des documents d'orientation connexes de l'OACI.

L'utilisation des données tirées des renseignements préalables concernant les voyageurs, ainsi que les informations concernant les dossiers passagers, nous aideront grandement à identifier les passagers aériens susceptibles de constituer une menace pour l'aviation. Toutefois, nous devons également rester vigilants afin de maintenir un équilibre approprié entre le niveau de sécurité nécessaire, l'expérience et les objectifs de facilitation des passagers.

L'importance d'une évaluation précise des risques, sur la base d'une évaluation des menaces tout aussi précise, ne saurait être surestimée. Tous les aspects des activités nationales et locales doivent être axés sur la compréhension des risques applicables. Bien que les termes « évaluation des risques de sûreté» et « évaluation de la menace» soient inclus dans l'annexe 17, sur la sûreté, de la Convention de Chicago depuis de nombreuses années, il reste différents niveaux de compréhension, de développement et de mise en œuvre des évaluations des risques viables entre les États Membres.

L'OACI continue de prêter attention à l'Énoncé du contexte de risque à l'échelle mondiale, et forte de son nouvel atelier sur la gestion des risques, a l'intention de répondre à cette préoccupation. Le Colloque mondial de l'OACI sur la sûreté de l'aviation en 2017 a mis en lumière les engagements fermes pris par tous les membres de la communauté des transports aériens en faveur des principes et objectifs énoncés dans la résolution 2309 (2016). Je reste persuadée que grâce à notre collaboration continue, nous persévérerons et réussirons à réduire la probabilité qu'un acte d'ingérence illégale soit commis contre l'aviation. La création récente du Bureau de lutte contre le terrorisme des Nations Unies sera un allié important avec lequel j'ai hâte de travailler.

En particulier, je voudrais mettre l'accent sur la coopération entre l'OACI et l'Équipe spéciale de lutte contre le terrorisme sur la fourniture d'une assistance technique et le renforcement des capacités dans le domaine de la sûreté aérienne. Le personnel de l'OACI est dûment formé et expérimenté pour ce qui est de comprendre les nombreuses façons dont le respect du régime de l'aviation peut être réalisé, et notre participation à ces évaluations contribue également à notre propre compréhension des pratiques optimales.

Nous étudions actuellement un arrangement avec la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme en vue de renforcer notre coopération. D'autres organismes des Nations Unies peuvent également être des partenaires précieux. Le Conseil de sécurité souhaitera peut-être envisager d'allouer une partie des fonds de la lutte contre le terrorisme et d'encourager les États Membres à augmenter leurs contributions aux projets relatifs à la sûreté de l'aviation, en particulier pour renforcer les capacités et la formation, et améliorer ainsi l'application effective des normes de l'OACI par tous les États Membres.

Le plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde est une étape importante pour la sécurité de l'aviation civile, contribuant ainsi à la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies. Par conséquent, je demande au Conseil de sécurité d'appuyer et de promouvoir le plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde afin de faciliter sa mise en œuvre par tous les États Membres.

En résumé, je crois que la résolution 2309 (2016) et le plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde constitueront une base acceptée à l'échelle mondiale pour le renforcement des dispositifs de sécurité aérienne.

Comme le Conseil le sait, l'aviation, qui représente 50 % du tourisme international et 35 % du commerce international en valeur, contribue considérablement au développement durable de tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies et à la réalisation des objectifs de développement durable. Cette reconnaissance de l'importance de l'aviation en ce qui concerne les menaces posées par le terrorisme permet à l'OACI et aux autres entités chargées de l'atténuation des actes terroristes de poursuivre les améliorations nécessaires dans tous les domaines de nos stratégies et opérations.

Je remercie les membres du Conseil de sécurité de cette occasion de les informer des dernières évolutions en matière de sûreté aérienne, et je reste à leur disposition pour toute mise à jour future sur cette question ou toute autre relative à la sûreté de l'aviation civile internationale.

Le Président (*parle en anglais*) : Je remercie Mme Fang Liu de son exposé.

Je donne maintenant la parole au Représentant permanent de l'Égypte en sa qualité de Président du Comité du Conseil de sécurité créé par la résolution 1373 (2001) concernant la lutte contre le terrorisme.

M. Aboulatta (Égypte) (*parle en anglais*) : En ma qualité de Président du Comité du Conseil de sécurité créé par la résolution 1373 (2001) concernant la lutte contre le terrorisme, j’ai l’honneur d’informer le Conseil, aux côtés de M[me] Fang Liu, Secrétaire générale de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI), des conclusions de la réunion spéciale que le Comité a organisée sur les menaces terroristes à l’aviation civile.

La réunion spéciale s’est tenue au Siège le 7 juillet, comme demandé par le Conseil dans sa résolution 2309 (2016). Il est clair que le caractère mondial et interdépendant de l’industrie de l’aviation civile internationale expose les États Membres de toutes les régions à des attaques terroristes potentielles. Les attaques contre l’aviation civile internationale provoquent des pertes de vies humaines, des dommages économiques et des perturbations non négligeables. Nous sommes de plus en plus conscients de la menace mondiale que les terroristes font peser sur l’aviation civile. Toutefois, nous devons d’urgence unir nos efforts pour faire en sorte que les États Membres respectent mieux leurs obligations et engagements s’agissant de répondre à cette menace. À cet effet, il nous faut œuvrer de concert afin d’aider les États qui manquent de moyens à s’acquitter effectivement de ces obligations.

La résolution 2309 (2016), adoptée en septembre de l’année dernière, énonce un certain nombre de mesures prioritaires à prendre par les États Membres pour renforcer leur mise en œuvre des normes et des pratiques recommandées (SARP) par l’OACI en matière de sûreté. À l’instar de la résolution, le nouveau Plan pour la sûreté de l’aviation dans le monde adopté par l’OACI appelle lui aussi les États à renforcer la coordination et la coopération entre les départements et organismes nationaux compétents. Je salue ce nouveau plan et je me félicite également de l’initiative actuellement menée par la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme (DECT) et l’OACI en vue de conclure un accord de coopération officiel afin d’harmoniser et de renforcer davantage leur partenariat de longue date.

L’OACI joue bien sûr un rôle central dans l’élaboration et le suivi des normes internationales de sûreté aérienne. La DECT joue quant à elle un rôle essentiel d’appui à la mise en œuvre des décisions politiques du Comité contre le terrorisme (CCT) et du Conseil, en les aidant à définir le programme international de lutte contre le terrorisme et à évaluer les efforts déployés par les États pour prévenir et combattre le terrorisme, y compris en relation avec l’aviation civile. Elle le fait notamment grâce aux visites d’évaluation effectuées, au nom du CCT, dans les États Membres, ainsi qu’à travers ses analyses et le recensement des lacunes, défis, tendances et autres bonnes pratiques. Dans la mesure du possible, l’OACI participe aux visites de pays faites au nom du CCT et joue un rôle clef dans l’évaluation des mesures de sûreté aérienne. Les visites et les recommandations qui en découlent sont ainsi pleinement conformes aux travaux et audits de l’OACI.

Comme les évaluations et les analyses du CCT le montrent clairement, de nombreux États ne disposent pas des capacités et ressources nécessaires pour mettre en œuvre des mesures efficaces permettant de renforcer la sûreté de l’aviation civile. Dans un environnement mondial marqué par un certain nombre de menaces terroristes nouvelles et émergentes et des changements technologiques rapides, nous devons encourager et aider tous les États Membres à continuer de renforcer la mise en œuvre des bonnes pratiques en matière d’aviation, notamment celles énoncées au paragraphe 6 de la résolution 2309 (2016). Ces pratiques sont notamment le renforcement du filtrage et des contrôles de sécurité, et la fourniture des ressources nécessaires, en recourant à des processus efficaces de contrôle qualité et surveillance et en promouvant une culture effective de la sûreté.

On ne saurait trop insister sur le fait que les insuffisances dans les mesures élémentaires de sûreté aérienne créent des vulnérabilités qui peuvent être facilement exploitées et contournées par des terroristes. Les documents d’orientation nouveaux ou mis à jour et révisés préparés par l’OACI doivent être pleinement utilisés et les méthodologies d’évaluation des risques et menaces régulièrement actualisées et modifiées. Souvent, les États Membres ne dialoguent pas assez avec tous les acteurs concernés par la mise en œuvre des mesures de sûreté aérienne. Beaucoup ont dû mal à saisir la nécessité d’adopter une stratégie axée sur les risques et d’appliquer une méthodologie commune d’évaluation de ces derniers. À cet égard, les États Membres peuvent se procurer l’Énoncé du contexte de risque à l’échelle mondiale préparé par l’OACI.

Parallèlement, il demeure nécessaire de renforcer les mécanismes de partage des informations concernant les menaces aux niveaux international et national, notamment pour le personnel de sûreté aérienne qui est en première ligne et qui n’a souvent pas accès aux informations critiques ni aux connaissances et à l’expertise nécessaires pour gérer ces informations. De nombreux États n’ont pas non plus accès aux bases de

données pertinentes, y compris celles d'INTERPOL et les listes de sanctions établies par l'Équipe d'appui analytique et de surveillance des sanctions créée par les résolutions 1526 (2004) et 2253 (2015) du Conseil de sécurité concernant l'EIIL (Daech), Al-Qaida, les Taliban et les personnes et entités qui leur sont associées.

En outre, comme le révèlent les travaux d'évaluation et d'analyse de la DECT, seulement 57 États ont mis en place un système de renseignements préalables concernant les passagers. Le fait que les systèmes de renseignements préalables concernant les passagers soient peu suivis pose un problème de sécurité majeur. La résolution 2178 (2014), adoptée en 2014, oblige pourtant les États Membres à exiger des compagnies aériennes opérant sur leur territoire qu'elles communiquent à l'avance des informations sur les passagers afin de détecter le départ de leur territoire ou la tentative d'entrée sur leur territoire ou de transit par leur territoire, de personnes désignées par le Comité de sanctions contre l'EEIL (Daech) et Al-Qaida. Je me dois de préciser que la DECT participe actuellement au projet du Centre des Nations Unies pour la lutte contre le terrorisme qui vise à aider les États Membres à mettre en place des systèmes de renseignements préalables concernant les passagers. Ce projet comprend des ateliers régionaux, des consultations sur le renforcement des capacités et l'élaboration d'une feuille de route nationale pour la mise en place de tels systèmes.

Une autre préoccupation majeure est le manque de protection dans les zones terrestres des aéroports. Contrairement aux zones d'accès restreint, les zones terrestres sont accessibles au public et souvent gérées par un large éventail d'organismes. Un défi particulier à cet égard sont les actes de la part de tireurs isolés, à l'image de l'attaque commise à Fort Lauderdale en janvier 2017; les engins explosifs destinés à faire un grand nombre de victimes, comme dans le cas des attentats perpétrés à Bruxelles et à Istanbul en 2016; et les attaques impliquant des engins explosifs improvisés (EII) transportés par des passagers. L'utilisation des technologies de l'information et des communications à des fins malveillantes et la vulnérabilité potentielle des systèmes informatiques aéronautiques et aéroportuaires requièrent également d'urgence notre attention.

Qu'il me soit permis de faire quelques brèves propositions concernant les nouvelles mesures que le Conseil et le CCT pourraient prendre pour lutter contre la menace terroriste pesant sur l'aviation civile.

Le Conseil et le CCT doivent intensifier leurs efforts pour sensibiliser et promouvoir les SARP et les documents d'orientation établis par l'OACI. Ils doivent exhorter les États à sensibiliser les organismes nationaux compétents à ces outils, notamment en veillant à ce que tous les acteurs concernés soient bien formés, en particulier le personnel de première ligne chargé des contrôles de sécurité. Je signale à cet égard que le CCT a récemment révisé le Guide technique actualisé sur la mise en œuvre de la résolution 1373 (2009) du Conseil de sécurité et d'autres résolutions pertinentes afin de tenir compte des dispositions des résolutions adoptées récemment, notamment la résolution 2309 (2016), ainsi que des outils et instruments mis au point par l'OACI. Le Guide est conçu comme un outil de référence complet pour aider les États à évaluer les progrès de leurs efforts de mise en œuvre.

Le Conseil et le CCT doivent intégrer les résolutions pertinentes du Conseil dans le cadre de sûreté de l'aviation civile. Par exemple, il faut encourager les États à prendre en considération les dispositions de la résolution 2341 (2017) du Conseil sur la protection des infrastructures critiques contre les attaques terroristes et à les intégrer dans leurs programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile. Il faut aussi améliorer la compréhension de cette menace croissante.

Le Conseil et le CCT doivent encourager la mise en place de procédures de gestion des risques dans tous les aéroports, y compris l'évaluation des risques, la mise en œuvre des mesures d'atténuation pertinentes et les efforts pour garantir que ces mesures sont appliquées de manière efficace par le personnel de sécurité. Le Conseil et le CCT doivent exhorter les États à renforcer la protection des zones terrestres aéroportuaires. À cet égard, les nouvelles normes et les documents d'orientation établis par l'OACI concernant la protection des zones terrestres méritent d'être pris en compte.

Il faut inviter instamment les États à se pencher sur la question de l'utilisation malveillante des technologies de l'information et des communications, ainsi que sur l'emploi d'EEI sophistiqués. Le Conseil et le CTC doivent exhorter les États et les acteurs de l'industrie à considérer les vérifications en matière de sûreté aérienne comme une occasion d'identifier les pratiques optimales, ainsi que les besoins en matière de renforcement des capacités et d'assistance technique. Il faut exhorter les États à renforcer leur capacité d'identifier les passagers à faible et à haut risque, tout en tenant compte de la nécessite de faciliter les voyages.

À cet égard, il est particulièrement urgent d’introduire et de mettre effectivement en œuvre des systèmes de renseignement préalables concernant les voyageurs et des systèmes de dossier passager, en tant que moyen d’identifier les terroristes et les combattants terroristes étrangers. Le Conseil et le CTC doivent encourager les États à intensifier leurs efforts pour alimenter les bases de données d’IINTERPOL, notamment en garantissant la connectivité, l’utilisation active et l’accès étendu à son système mondial de communication policière I-24/7.

Pour terminer, j’encourage le Conseil et le CTC à continuer de remédier aux problèmes liés à la sûreté aérienne, notamment en promouvant la mise en œuvre de la résolution 2309 (2016) par les États Membres. Ce sujet sera encore examiné par le Comité, notamment au cours de réunions d’information régulières organisées par la DECT et l’OACI. J’exhorte également le Conseil et le Comité à continuer d’œuvrer en faveur d’une coopération plus étroite entre l’OACI et le Comité. Le CTC et la DECT continueront de renforcer leur coopération dans ce domaine avec le Bureau de lutte contre le terrorisme. J’espère que le Bureau exploitera pleinement l’évaluation, l’analyse et l’expertise du Comité et de la DECT dans ce domaine, notamment dans le cadre de la facilitation de l’aide technique.

Le Président (*parle en anglais*) **:** Je remercie l’Ambassadeur Aboulatta de son exposé.

Je donne maintenant la parole aux membres du Conseil qui souhaitent faire une déclaration.

M. Allen (Royaume-Uni) (*parle en anglais*) : Je remercie la Secrétaire générale Liu et l’Ambassadeur Aboulatta de leurs exposés, qui étaient tous deux riches d’information. Je pense qu’ils contiennent quelques recommandations importantes dont nous pouvons tous prendre note.

Il y a un an, le Conseil de sécurité s’est réuni pour adopter la première résolution de l’histoire sur les menaces terroristes pesant sur l’aviation civile (voir S/PV.7775). Par cette adoption unanime, nous avons démontré notre détermination commune à protéger nos citoyens d’une menace partagée et croissante, et nous avons entamé une discussion mondiale sur la manière d’améliorer, ensemble, les normes de sûreté de l’aviation. En conséquence, nous saluons le travail utile qui a suivi l’adoption de cette résolution au cours des 12 derniers mois. Le fait que le plan mondial de sûreté de l’aviation a été achevé avec deux ans d’avance en dit long sur l’élan créé par la résolution 2309 (2016). Et nous attendons avec intérêt que le plan soit approuvé dans le courant de l’année par le Conseil de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI). Nous pensons que le Conseil de sécurité doit ensuite, lui aussi, l’approuver et appeler à l’action.

Et pourtant, un an après l’adoption de la résolution 2309 (2016), il est clair que la menace pesant sur l’aviation civile ne s’est pas affaiblie; elle a changé de visage. Les membres se souviendront du complot visant à introduire des bombes dans des ordinateurs portables, ce qui a mené le Royaume-Uni et les États-Unis à interdire les appareils électroniques d’une certaine taille dans les cabines des avions pendant plusieurs mois cette année, ou de l’attentat manqué à l’aéroport international de Sydney il y a deux mois à peine – un projet sophistiqué qui aurait entraîné la mort de centaines d’innocents. Ce ne sont là que deux exemples du désir constant des terroristes de semer la mort et la destruction dans nos ciels. Ces complots doivent nous rappeler à tous que nous ne pouvons pas fléchir dans nos efforts pour garantir la sûreté de nos citoyens.

Nous devons plutôt garder la détermination que nous avons trouvée il y a un an. Cela signifie que chacun des États membres de l’OACI doit traduire en actes concrets son attachement au plan mondial de sûreté de l’aviation. Faire semblant n’est pas dissuasif. Ceux qui pensent que leurs aéroports et transporteurs aériens ne deviendront curieusement jamais une cible des terroristes n’ont pas seulement tort; ils sont également irresponsables, fuient leurs obligations et la responsabilité que nous avons tous de protéger l’industrie mondiale et nos peuples qui en font usage.

L’aviation est un élément vital de nos économies. Nous reconnaissons que l’application des normes convenues de l’OACI, et ce, sur la base des pratiques recommandées, validées par une solide vérification, pose problème à certains, si bonnes que soient leurs intentions. Nous devons donc nous soutenir les uns les autres par la coopération technique et le renforcement des capacités, comme indiqué dans la résolution 2309 (2016). Le Royaume-Uni a récemment triplé son budget pour ce type d’assistance et a mis au point un plan actif, en travaillant avec des dizaines d’autres États Membres. J’appelle les autres membres du Conseil à faire de même.

Il n’y a pas que les membres de l’OACI qui peuvent faire davantage. Je vois trois moyens pour l’ONU, de concert avec l’OACI, de mieux agir pour faire en sorte

que la sûreté de l'aviation reste en tête de l'ordre du jour et obtienne l'attention qu'elle mérite. Premièrement, les menaces à la sûreté de l'aviation doivent être systématiquement incluses dans les rapports de l'ONU relatifs au terrorisme. Nous encourageons l'Équipe d'appui analytique et de surveillance des sanctions à l'encontre d'Al-Qaida, des Taliban et des personnes et entités qui leur sont associées à ne pas négliger de demander aux États ce qu'il en est des menaces à la sûreté aérienne et à évaluer correctement ces menaces dans les rapports périodiques de l'Équipe.

Deuxièmement, nous nous félicitons de l'étroite coopération établie entre la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme (DECT) et l'OACI. Ces deux organismes collaborent déjà étroitement et sont en train de mettre au point un accord de coopération. Nous encourageons la poursuite de la collaboration sur les évaluations par pays de la DECT, mais également sur le partage de l'information, sur la recherche et l'analyse des nouvelles tendances en matière de menaces terroristes contre l'aviation civile, et aussi sur les moyens les plus récents de les atténuer.

Troisièmement, nous encourageons la nouvelle Organisation des Nations Unies à travailler en étroite collaboration avec l'OACI et à faire du renforcement des capacités en matière de sûreté aérienne une priorité. Nous les encourageons ensemble à identifier et exécuter des projets adéquats de renforcement des capacités, conformément aux mesures et tâches énoncées dans le plan mondial de sûreté de l'aviation.

Pour terminer, le premier anniversaire de la résolution 2309 (2016) est un moment qui sert en partie à réfléchir sur ce qui a été accompli au cours de l'année écoulée; mais il doit être bien plus que cela. Il doit également être un moment où nous demandons comment nous pouvons maintenir la dynamique créée par la résolution 2309 (2016), mettant en pratique ce à quoi nous nous sommes engagés sur le papier.

Mme Sison (États-Unis d'Amérique) (*parle en anglais*) : Je remercie la Secrétaire générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale, Mme Liu, et l'Ambassadeur Aboulatta de leurs exposés.

« Nous avons des avions.»

C'était l'une des premières transmissions radio que les contrôleurs aériens ont entendues le 11 septembre 2001. Plus de 16 ans plus tard, la douleur de cet acte de terrorisme barbare demeure. Nous continuons de pleurer les victimes et d'honorer leur mémoire. Partout aux États-Unis, les Américains se rappellent très bien où ils étaient et ce qu'ils faisaient lorsqu'ils ont entendu qu'un avion avait frappé le World Trade Center. Personne n'oubliera.

Tout comme nous n'oublierons jamais ce que les victimes du 11 septembre ont enduré ce jour-là, nous ne devons jamais oublier les enseignements que nous en avons tirés. Nous savons que les terroristes sont déterminés à cibler l'aviation civile. Ils veulent s'attaquer aux liens qui unissent nos pays et mettre à mal l'infrastructure qui est l'épine dorsale de la société moderne. Malgré les nombreuses améliorations apportées à l'aviation depuis le 11 septembre, la menace est encore bien trop réelle.

La menace qui pèse sur l'aviation civile continue d'évoluer à un rythme qui déjoue jusqu'à nos meilleurs efforts pour sécuriser le système mondial aérien, et les récentes attaques terroristes contre des avions en Égypte et en Somalie le montrent clairement. Dans le même temps, nous nous en remettons de plus en plus aux aéronefs pour faciliter la circulation des personnes et des biens. Alors que l'économie mondiale est toujours plus tributaire de l'aviation, il devient de plus en plus important de garantir la sûreté de ce système.

L'année dernière, par l'adoption de la résolution 2309 (2016), le Conseil de sécurité a reconnu l'importance de la sûreté aérienne dans nos efforts mondiaux de lutte contre le terrorisme. La résolution s'est basée sur des travaux antérieurs pour renforcer les normes mondiales visant à contrer la menace terroriste. La résolution 2309 (2016) a souligné l'importance de mobiliser davantage de ressources et d'approfondir notre coopération pour répondre à l'évolution des menaces. Nous saluons le travail de la communauté de l'aviation mondiale en réponse à la résolution 2309 (2016), notamment grâce à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

L'OACI a élaboré le plan mondial de sûreté de l'aviation, et les États-Unis demandent au Conseil de l'OACI d'approuver ce plan dès que possible. Il s'agit de la prochaine mesure cruciale à prendre pour accroître la coopération internationale en matière de sûreté aérienne. Une fois le plan global de sécurité de l'aviation adopté, les États Membres devront œuvrer avec l'OIAC pour s'assurer de la mise en œuvre de ses recommandations et du suivi des progrès.

Les bureaux de l'ONU chargés de la lutte contre le terrorisme doivent essentiellement aider les États

Membres à mettre totalement en oeuvre les plans de l’OACI. Mais, au final, pour que le voyage aérien soit un moyen de transport sûr, il faut que tous les États Membres de l’ONU fassent leur part. Un seul maillon faible dans le système international d’immense étendue peut devenir une vulnérabilité catastrophique. Conformément à la résolution 2341 (2017) du Conseil de sécurité, les États-Unis demandent à tous les États Membres de renforcer la protection des infrastructures critiques, comme les aéroports. Les États Membres doivent aussi rester vigilants s’agissant de prévenir les déplacements des combattants terroristes étrangers à travers les frontières.

Les États-Unis ont aidé à piloter les efforts visant à renforcer le partage d’informations concernant des terroristes fichés et des personnes soupçonnées d’être des terroristes et à améliorer la sécurité aux frontières grâce à un meilleur filtrage des voyageurs. Mais il nous faut faire encore davantage pour contrer la menace posée par les combattants étrangers. Ceci est particulièrement vrai alors que des combattants sont en train de fuir les champs de bataille de Syrie et d’Iraq pour tenter de retourner chez eux ou de se rendre dans d’autres zones de guerre.

Malgré les progrès enregistrés, la menace que font peser les terroristes sur l’aviation, les aéroports et les voyageurs perdure. De nombreux pays trouvent encore des difficultés à appliquer les normes et les pratiques de sûreté internationale et à s’y conformer. En tant qu’États membres, nous devons nous tenir les uns les autres pour responsables de veiller à ce que ces normes soient rigoureusement et adéquatement appliquées pour répondre aux nouvelles menaces. Aucun pays ne doit être laissé de côté. Il nous faut continuer de renforcer le partage des informations et du renseignement utiles aux services de répression, et redoubler d’efforts pour mettre en place des systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs, de dossiers passagers, et de collecte, analyse et partage des données afin d’identifier les terroristes et les criminels.

Il appartient à chacun de nous de reconnaître nos vulnérabilités uniques. Nous devons examiner attentivement les menaces actuelles et d’anticiper sur les menaces futures. Les États-Unis continueront d’examiner de façon approfondie notre système de transport aérien pour le rendre plus robuste. Nous attendons avec intérêt de continuer à travailler avec les États Membres et les entités des Nations Unies pour renforcer la sécurité du système mondial de l’aviation.

Surtout, nous ne devons pas oublier le rôle fondamental que le voyage en avion joue dans nos vies aujourd’hui. Le fait que les dirigeants du monde entier se soient retrouvés ici à l’ONU la semaine dernière vient à point nommé pour nous le rappeler. Il est tout simplement impossible d’imaginer le monde moderne sans l’aviation. Nous savons tous que lorsque nous prenons l’avion, nous escomptons arriver à destination en toute sûreté. Si l’on songeait un instant aux enjeux de préserver la sûreté de l’aviation, nous conviendrions tous qu’il n’y a pas de temps à perdre s’agissant de renforcer ce système vital. Ceci devrait nous pousser à approfondir notre coopération. Les États-Unis restent disposés à prêter leur aide.

M. Biagini (Italie) (*parle en anglais*) : Tout d’abord, je tiens à remercier la présidence éthiopienne d’avoir convoqué la présente séance. Je remercie aussi le Président du Comité du Conseil de sécurité créé par la résolution 1373 (2001) concernant la lutte antiterroriste, l’Ambassadeur Aboulatta, de son exposé. En particulier, je remercie la Secrétaire générale de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI), Mme Fang Liu, de la précision et de l’importance du travail qu’effectue l’organisation pour renforcer la sûreté de l’aviation civile. Elle peut compter sur le plein appui et le soutien de l’Italie.

Une année s’est écoulée depuis que le Conseil de sécurité a adopté la résolution 2309 (2016). Entretemps, comme nous l’avons entendu dire, la menace terroriste a évolué. Certes, elle a été contrée, mais elle est toujours présente. Le risque que des terroristes puissent utiliser l’aviation civile comme moyen de transport en se mêlant aux passagers était, auparavant, lié essentiellement aux combattants terroristes étrangers, comme souligné dans la résolution 2178 (2014), alors qu’à présent la détection des terroristes concerne essentiellement les terroristes qui retournent dans leurs pays et de nouveaux types de menaces. Toutefois, nous devons nous rappeler que l’aviation civile est encore vulnérable à ce précédent type de menace. C’est pourquoi nous demandons à la communauté internationale de renforcer la coopération, le partage d’informations et les mesures de sécurité dans les aéroports, conformément aux normes actualisées et communes.

Le 26 mai, dans la déclaration de Taormina sur la lutte contre le terrorisme et l’extrémisme violent, les dirigeants du Groupe de Sept ont réaffirmé leur engagement à renforcer la coopération entre les agences de garde-frontières et de garde-côtes, ainsi

qu’à permettre une utilisation étendue du système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et des dossiers passagers lors du contrôle des voyageurs. Nous savons que de nombreux pays dans différentes régions ont besoin de projets de renforcement des capacités pour accroître l’efficacité de leur lutte contre le terrorisme. Plus particulièrement en ce qui concerne la sûreté de l’aviation, il existe des contraintes objectives et techniques pour passer des systèmes d’information préexistants au système actuel de RPCV. Cette transition demande du temps et signifie qu’il faut parvenir à gérer différents systèmes pour une certaine période, mais l’importance critique du RPCV en tant que moyen efficace de lutte contre le terrorisme est indéniable.

Assurer la sûreté des vols internationaux et des passagers des vols internationaux, aider à prévenir les attaques terroristes et renforcer l’efficacité de l’action de répression et judiciaire sont les objectifs principaux de la résolution 2309 (2016). La mise en œuvre est maintenant le point capital. Nous faisons face à une menace mondiale, et il est donc nécessaire de partager non seulement les normes internationales, mais aussi l’expertise et les pratiques optimales dans le cadre de cette mise en œuvre. À cet égard, l’assistance et l’appui techniques de l’OACI et de la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme sont essentiels.

Enfin, nous attendons avec intérêt un large consensus entre États Membres s’agissant d’approuver le plan pour la sûreté de l’aviation dans le monde en tant que pas important vers la sûreté de l’aviation civile. L’Italie continuera d’appuyer une mise en œuvre optimale de toutes les exigences nécessaires pour renforcer l’efficacité de la lutte contre les attaques terroristes, gardant à l’esprit que la sécurité des aéroports et des vols est un droit civil et une réaffirmation fondamentale de notre liberté collective.

M. Inchauste Jordán (État plurinational de Bolivie) (*parle en espagnol*) : Tout d’abord, nous remercions de leurs exposés l’Ambassadeur Aboulatta, en sa qualité de Président du Comité du Conseil de sécurité créé par la résolution 1373 (2001) concernant la lutte antiterroriste, ainsi que Mme Liu, Secrétaire générale de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI).

Une fois de plus, la Bolivie réaffirme sa condamnation catégorique de tous les actes de terrorisme sous toutes leurs formes et dans toutes leurs manifestations, en tant qu’ils sont criminels et injustifiables, quels qu’en soient les motivations, le moment, le lieu et les auteurs. Le terrorisme constitue une des menaces les plus graves à la paix et à la sécurité internationales et à la coexistence sociale. Les actes terroristes visant la sécurité de l’aviation civile constituent non seulement une menace pour la sécurité et la confiance des personnes, mais aussi pour l’économie et les échanges entre États.

Il est évident que la coopération entre États est nécessaire pour prévenir toute tentative par des groupes terroristes de déceler ou de tirer parti des lacunes ou des faiblesses qu’ils perçoivent dans les aéroports. C’est pourquoi nous réaffirmons qu’il importe d’évaluer les normes internationales actuelles pour s’assurer de leur efficacité lorsqu’elles sont mises en œuvre. Et étant donné la nature des actes terroristes, ces normes doivent évoluer et être adaptées aux situations actuelles.

Nous tenons à souligner les progrès faits à ce jour depuis l’adoption de la Convention de Chicago, grâce aux différents instruments internationaux, comme le Protocole de 1988 pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l’aviation civile internationale, complémentaire à la Convention de Montréal pour la répression d’actes illicites dirigés contre la sécurité de l’aviation civile, ou le Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d’aéronefs, conclu à Beijing en 2010, ainsi que la résolution 2309 (2016), qui invite à travailler e façon plus coordonnée avec l’Organisation de l’aviation civile internationale.

Pour ce qui est de la Bolivie, précisément comme le stipule la résolution 2309 (2016), et en coordination avec l’Organisation de l’aviation civile internationale, nous avons mis en œuvre des mécanismes nationaux efficaces pour promouvoir l’application des mesures de sûreté de l’aviation afin de contrer ces menaces. Nous avons en place un code pénal qui érige en terrorisme tout acte visant à provoquer un état d’alerte ou une panique générale dans la population, et qui dispose que toute personne qui s’empare d’un aéronef ou d’un navire par la violence, la menace ou toute forme d’intimidation commet un acte de terrorisme.

À cet égard, nous avons travaillé à mettre en œuvre un programme national de sûreté de l’aviation civile dans l’objectif de définir les responsabilités et les niveaux de coordination entre les différentes institutions, les entreprises publiques et privées et les services de sécurité de l’État pour tout ce qui concerne la préservation permanente de la sûreté de l’aviation civile, afin de prévenir tout acte d’intervention illicite,

délit ou infraction entravant le déroulement normal des activités aéronautiques.

Le défi auquel la communauté internationale est confrontée actuellement concerne les contextes dans lesquels les actes terroristes sont commis, au niveau local et mondial. Par conséquent, nous demandons aux membres du Conseil de sécurité de joindre leurs efforts pour lutter contre ce fléau en renforçant la coordination au niveau international, dans le respect de la Charte des Nations Unies, mais aussi de la souveraineté, de l'indépendance et de l'intégrité territoriale des États, conformément au droit international.

Enfin, nous voudrions exprimer notre appui aux activités menées par le Comité contre le terrorisme et la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme, ainsi que par l'Organisation internationale de l'aviation civile.

Il est vrai que les États ont encore des défis à relever. Nous sommes néanmoins convaincus qu'en plus du dialogue sur la sûreté aérienne et la coopération en matière d'échange d'informations, le renforcement des capacités est le seul moyen qui nous permettra de garantir le bien-être des populations lorsqu'elles utilisent les services de l'aviation civile.

M. Umarov (Kazakhstan) (*parle en anglais*) : Je remercie l'Éthiopie de la compétence avec laquelle elle a dirigé les travaux du Conseil ce mois-ci et d'avoir appelé l'attention sur l'importance de la sûreté aérienne. Je remercie également la Secrétaire générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), M[me] Fang Liu, et le Président du Comité contre le terrorisme, l'Ambassadeur Amr Abdellatif Aboulatta, de leurs exposés édifiants. Je voudrais tout particulièrement remercier M[me] Fang Liu pour la visite officielle qu'elle a effectuée au Kazakhstan le mois dernier. Ses rencontres avec des fonctionnaires de mon pays sont de bon augure pour le renforcement de notre coopération à l'avenir.

Le Kazakhstan est attaché à la sûreté aérienne et à la protection des installations de l'aviation civile et des infrastructures essentielles en vue de lutter contre le terrorisme international et de protéger les infrastructures des attaques terroristes, compte tenu des méthodes complexes et innovantes qu'utilisent les organisations terroristes. Par conséquent, les autorités compétentes de mon pays ont intensifié leur coopération avec les organisations régionales et internationales compétentes et ont pris des mesures fermes et rapides pour éliminer les menaces pesant sur les vols internationaux, conformément à la résolution 2309 (2016), qui appelle les États Membres à prendre des mesures immédiates pour remédier à toutes les lacunes ou failles.

En 2016, la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme (DECT) a procédé à une évaluation de la mise en œuvre par le Kazakhstan des résolutions fondamentales adoptées par le Conseil de sécurité en matière de lutte contre le terrorisme et a conclu que ces résolutions étaient très efficaces. La Commission européenne a également procédé à une évaluation technique en matière de sûreté au Kazakhstan et a confirmé que notre pays appliquait comme il se doit les normes de l'OACI.

En outre, le Comité de l'aviation civile du Kazakhstan, conformément à la loi nationale sur les transports, envisage de mettre en place un système d'informations pour la collecte et le traitement des données relatives aux passagers. Nous envisageons d'introduire un système de renseignements préalables concernant les voyageurs et nous sommes en train de mener une étude sur les capacités du système interactif de renseignements préalables concernant les voyageurs, qui est désormais la norme dans ce domaine. Nous procédons à cet exercice avec l'aide des experts de la DECT, du Centre des Nations Unies pour la lutte contre le terrorisme et du Bureau de lutte contre le terrorisme. Nous avons l'intention de ratifier la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale dans un proche avenir.

Étant donné que la nature des attaques visant les infrastructures de l'aviation civile ne cesse d'évoluer, le Kazakhstan estime qu'il convient d'examiner, d'harmoniser et d'unifier régulièrement les lois adoptées et les mesures prises en coopération avec les pays voisins et de la région qui ont en commun le même flux de trafic aérien. Il en va de même au niveau international.

Nous appelons au renforcement des échanges d'informations entre les États Membres et les organisations internationales sur les nouvelles méthodes et pratiques dans le domaine de la sûreté aérienne. Il faut faire preuve d'une vigilance particulière pour prévenir les attaques directes, la contrebande d'explosifs à bord d'aéronefs, l'utilisation de drones pour transporter des matières létales ou des véhicules chargés d'explosifs, le détournement d'avions et les attaques au mortier ayant recours à des missiles antichars de courte et longue portée. Pour ce faire, il faut mettre en place des procédures strictes de contrôle, créer des zones de sécurité autonomes, bien définir les rôles opérationnels

qui incombent aux forces armées, aux forces spéciales de sécurité et à la police et former les civils sur la façon de réagir face aux situations de crise. Pour aider les pays à relever ces défis, à respecter les normes et à mettre en place des procédures uniformes, il faut renforcer les capacités en termes de personnel qualifié, d’activités de formation, de matériel de détection et de destruction et de systèmes d’alerte précoce.

Pour terminer, nous réaffirmons l’engagement du Kazakhstan à mettre en œuvre des mesures efficaces pour combattre et atténuer les attentats terroristes dirigés contre l’aviation civile en renforçant les relations avec nos partenaires et en appliquant les normes et standards fixés par l’OACI.

M. Kawamura (Japon) (*parle en anglais*) : Tout d’abord, je tiens à remercier Mme Fang Liu, Secrétaire générale de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI), et l’Ambassadeur Amr Abdellatif Aboulatta, Président du Comité contre le terrorisme, de leurs exposés détaillés et instructifs.

Le Japon a parrainé la résolution 2309 (2016) en vue de renforcer la sûreté aérienne en coopération avec la communauté internationale. Ces dernières décennies, l’aviation civile a été une cible de choix pour les terroristes. Nous avons en effet été témoins des attentats perpétrés aux États-Unis le 11 septembre 2011 et plus récemment, à Bruxelles et à Istanbul, l’an dernier. Les terroristes utilisent toutes les méthodes à leur disposition pour attaquer l’aviation civile. Nous devons donc utiliser tous les outils dont nous disposons pour les empêcher de le faire. Même si la sûreté aérienne couvre un large éventail de domaines d’activité, l’échange d’informations est l’un des éléments les plus élémentaires et les plus efficaces.

Comme les intervenants l’ont souligné, les systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et les dossiers passagers (PNR) doivent être mis en place pour pouvoir repérer les combattants terroristes étrangers, conformément aux résolutions 2178 (2014) et 2368 (2017). Les lignes directrices de l’OAIC relatives aux RPCV et les normes de déclaration concernant les PNR démontrent l’utilité de ces systèmes. Le système RPCV permet de recueillir les informations relatives aux passeports et aux vols, tandis que le PNR contient des informations sur les réservations faites par les passagers, y compris les itinéraires, les noms et les nationalités des compagnons de voyage et les méthodes de paiement. Ces informations permettent aux autorités de procéder à des analyses et d’identifier éventuellement les combattants terroristes étrangers avant leur arrivée dans les aéroports.

Cependant, comme l’a souligné l’Ambassadeur Aboulatta, selon le rapport publié en mars par la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme, seuls 57 des 193 États Membres se sont dotés des systèmes RPCV et 15 seulement utilisent le système PNR. Le Japon demande à tous les États Membres de commencer à utiliser ces systèmes sans plus tarder, comme les y encouragent les résolutions pertinentes. Pour appuyer ces efforts, le Japon a fourni une aide de 2,24 millions de dollars à la région Asie-Pacifique pour promouvoir l’utilisation des systèmes RPCV et PNR en vue d’assurer la sûreté aérienne. Nous espérons que d’autres États Membres encourageront également une utilisation plus répandue de ces systèmes.

Par ailleurs, les systèmes RPCV et PNR ne suffisent pas. Nous devons collecter des informations concernant les terroristes afin de pouvoir les comparer avec les informations obtenues au moyen des systèmes RPCV et PNR. Par conséquent, il est essentiel de mettre à jour les listes de sanctions relatives à l’État islamique d’Iraq et du Levant et à Al-Qaida et d’alimenter les bases de données d’INTERPOL, y compris les bases de données de documents de voyage volés et perdus. Ces bases de données doivent être disponibles dans les aéroports et les points de contrôle aux frontières. Si ces services n’ont pas accès aux bases de données, les terroristes peuvent traverser les frontières sans être repérés parce que les informations pertinentes n’ont pas été reçues en temps voulu. Pourtant, plus de 100 des 190 États membres d’INTERPOL n’utilisent pas cette importante base de données pour contrôler les voyageurs dans les aéroports et les points de contrôle aux frontières. Par conséquent, j’exhorte les États Membres à étendre l’accès aux bases de données d’INTERPOL aux aéroports et aux autres points de contrôle qui sont en première ligne, conformément à la résolution 2322 (2016).

En ce qui concerne la sûreté aérienne, je voudrais saisir cette occasion pour condamner fermement la série de tirs de missiles balistiques effectués par la Corée du Nord en violation flagrante des résolutions du Conseil de sécurité. Nous demandons à la Corée du Nord de cesser immédiatement ces actions. Ces missiles balistiques ont été lancés sans aucune notification préalable. Elles auraient pu avoir des conséquences catastrophiques et constituent une menace à la sûreté aérienne.

Pour terminer, je voudrais souligner l’importance de faire des progrès en vue de mettre en œuvre ces

normes. Le Japon est prêt à travailler en étroite collaboration avec d’autres pays pour renforcer leurs capacités en matière de lutte contre le terrorisme, y compris la sûreté aérienne. Nous devons faire front commun contre les terroristes en mettant en œuvre la résolution 2309 (2016) et les résolutions connexes et en renforçant nos mesures de lutte contre le terrorisme.

M. Wu Haitao (Chine) (*parle en chinois*) : La Chine tient à vous remercier, Monsieur le Président, d’avoir convoqué la présente séance publique sur l’aviation civile, la sécurité et la lutte contre le terrorisme. Nous savons également gré aux deux intervenants, Mme Fang Liu, Secrétaire générale de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI), et l’Ambassadeur Aboulatta, Président du Comité contre le terrorisme (CCT).

L’aviation civile est importante pour la connectivité, les échanges politiques et culturels, le commerce et la coopération économique entre les nations. Ces dernières années, les organisations terroristes ont ciblé l’aviation civile dans des attaques terroristes, mettant ainsi en danger la sûreté et la sécurité des personnes et des biens et portant atteinte à la stabilité et au développement socioéconomique des pays touchés. Guidée par l’idée que l’humanité est une communauté douée d’un avenir commun, la communauté internationale doit intensifier la coopération internationale dans le domaine de l’aviation civile et prendre des mesures concrètes et efficaces pour protéger le système mondial de l’aviation civile contre la menace d’attaques terroristes. Dans ce contexte, je voudrais souligner les trois points suivants.

Premièrement, un ensemble harmonisé de normes doit être respecté pour prévenir et combattre les actes terroristes qui visent l’aviation civile. Tous les pays doivent faire preuve de cohérence dans leur politique de tolérance zéro et de non-discrimination vis-à-vis du terrorisme; c’est-à-dire qu’ils doivent réprimer sans relâche les activités des terroristes, quels que soient les pays visés ou les moyens utilisés. Les opérations internationales de lutte contre le terrorisme doivent tirer pleinement parti du rôle de premier plan que joue l’ONU en général et le Conseil de sécurité en particulier, se conformer aux buts et principes énoncés dans la Charte des Nations Unies, renforcer la coordination effective, mettre en place un front uni contre le terrorisme au niveau international et maintenir la pression sur les terroristes – en leur livrant combat d’une main de fer.

Deuxièmement, puisqu’il s’agit d’un processus dirigé par les États Membres, il convient d’accorder la priorité au renforcement des capacités des pays. Les pays en développement sont confrontés à davantage de défis en matière de renforcement de leurs capacités pour assurer la sécurité de l’aviation civile. Les priorités de la communauté internationale à cet égard comprennent les contrôles de sécurité dans les aéroports, les évaluations des risques au regard de la sûreté et de la sécurité et les interventions sur site. Il faut aider les pays en développement à renforcer leur capacité de protéger de l’aviation civile. Dans l’intervalle, il est nécessaire de respecter la souveraineté des pays bénéficiaires et de les aider à relever certains défis pratiques par des mesures concrètes.

Troisièmement, les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité doivent être appliquées de bonne foi pour intensifier la coopération internationale dans la protection de l’aviation civile contre les attaques terroristes. En septembre 2016, le Conseil a adopté la résolution 2309 (2016) à l’unanimité. Aux termes de la résolution, toutes les parties doivent intensifier l’échange d’informations relatif à l’aviation civile, et renforcer leur coopération s’agissant des contrôles aux frontières et du maintien de l’ordre. L’OACI doit inciter les États à améliorer et affiner les mesures de sécurité de leur aviation civile et encourager la communauté internationale à investir davantage dans la sécurité de l’aviation civile, continuer de coopérer étroitement avec le CCT et la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme, sous l’égide du Conseil de sécurité et du Bureau de lutte contre le terrorisme, et aider au renforcement des capacités des États Membres dans les domaines pertinents.

La Chine est un membre important de la communauté antiterroriste internationale. Elle continuera de promouvoir la coopération en matière de lutte contre le terrorisme dans l’aviation civile et de rehausser ses normes de sécurité pour l’aviation civile, conformément à notre loi antiterroriste, à notre législation nationale relative à la sécurité de l’aviation civile et aux conventions internationales en vigueur. Au cours du Forum pour la coopération internationale « une Ceinture, une Route » qui s’est tenu à Beijing en mai, l’Administration chinoise de l’aviation civile et l’OACI ont signé un mémorandum d’accord consacré à la coopération. La Chine est prête à travailler avec l’OACI pour intensifier la coopération internationale dans des domaines tels que la gestion de la sûreté et de la sécurité de l’aviation.

M. Seck (Sénégal) : La délégation sénégalaise se réjouit de la tenue de la présente séance d'information, un an après l'adoption de la résolution historique 2309 (2016), le 22 septembre 2016. Cette séance nous donne l'occasion d'approfondir la réflexion sur les solutions à proposer pour contrer la menace à la paix et à la sécurité internationales que constitue la multiplication des attaques terroristes, y compris contre l'aviation civile. La réunion spéciale sur la même thématique, que nous avons tenue en juillet dernier, avait déjà posé les jalons de notre débat d'aujourd'hui. Aussi, il m'est agréable d'adresser mes chaleureuses félicitations à Mme Fang Liu, Secrétaire générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), ainsi qu'à notre collègue, l'Ambassadeur Aboulatta, Président du Comité contre le terrorisme, pour leurs excellentes présentations.

Il est encourageant de constater, à la lumière, notamment, de la remarquable présentation de la Secrétaire générale de l'OACI, que les jalons de la législation internationale en matière de sécurité aérienne prévus dans la Convention de Chicago du 7 décembre 1944, font l'objet, sous l'autorité de l'OACI, de mises à jour régulières pour l'adapter au nouveau contexte sécuritaire, marqué par une menace terroriste en constante mutation.

Le rôle crucial que joue l'OACI dans le développement de standards internationaux de sécurité dans le domaine de l'aviation civile, ainsi que dans le suivi de leur mise en œuvre effective, doit être renforcé par les efforts conjoints des États Membres et des institutions spécialisées, mais aussi de l'industrie aéronautique. Car lorsque la menace terroriste concerne un secteur aussi sensible que le transport aérien, elle devient sournoise et très difficile à appréhender. Aussi, la vigilance et la veille permanentes, fondées sur une prise en compte des spécificités propres au contexte et à l'environnement géopolitique interne et externe de chaque pays et de chaque région, deviennent fondamentales.

À cet égard, toute action de lutte contre ce phénomène, pour être efficace, doit être complétée par un renforcement de la coopération régionale et internationale, y compris dans le domaine du partage de renseignements, du contrôle des frontières, ainsi que des technologies d'enregistrement, de contrôle de sécurité et d'embarquement.

Les installations aéroportuaires - aérogares, zone de fret, aires de traitement des bagages, aires de stationnement, d'atterrissage et de décollage - représentent des cibles et des points vulnérables pour des attaques terroristes. Leur sécurisation représente ainsi un enjeu majeur. De même, les procédures de contrôle des passagers et autres usagers constituent un autre domaine tout aussi sensible au niveau duquel toute défaillance pourrait offrir aux mouvements terroristes l'opportunité de planifier et de mettre en œuvre des actions dangereuses.

Le Sénégal est résolument engagé, à titre national mais aussi aux plans régional et international, à la mise en œuvre concrète du Plan mondial pour la sécurité de l'aviation dans le monde, ainsi que de sa feuille de route, que la Secrétaire générale de l'OACI vient de nous décrire si éloquemment. Il en est ainsi parce que le Sénégal est en même temps un hub régional, tant pour l'aviation civile que pour la lutte antiterroriste. Mon pays est en effet le siège de l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique, une expérience réussie de gestion coopérative des espaces aériens avec une juridiction qui couvre un espace aérien de 16,1 millions de kilomètres carrés, soit une fois et demie la superficie de l'Europe. Le Sénégal a aussi la responsabilité de la gestion d'une des six régions africaines d'information de vol (Flight Information Region (FIR)), à savoir la FIR océanique de l'Atlantique Sud. Mon pays abrite également le siège de la Commission africaine de l'aviation civile, une institution spécialisée de l'Union africaine, ainsi que le Bureau régional de l'OACI. Pour rappel, la Commission africaine de l'aviation civile a pour mission de favoriser une industrie de l'aviation sûre, sécurisée, rentable, durable et respectueuse de l'environnement en Afrique. Elle s'occupe aussi de la mise à jour du système de transport aérien intégré de l'OACI, ainsi que du développement de règles et règlements harmonisés conformes aux meilleures pratiques en aviation civile.

En vertu des dispositions de l'OACI qui préconisent que chaque État a la responsabilité de garantir une mise en œuvre efficace de toutes les mesures de sûreté visant à protéger l'aviation contre les actes d'intervention illicites, l'État du Sénégal a entrepris depuis longtemps un vaste programme de renforcement de la sécurité de l'aviation sur son territoire et dans son espace aérien. Cette politique a permis l'adoption par l'Assemblée nationale d'un nouveau code de l'aviation civile par la loi 2015-10 du 4 mai 2015 et aussi la mise en place de règlements aéronautiques pour encadrer l'opérationnalisation des mesures et procédures de sûreté. Ce cadre réglementaire a été considérablement étoffé au niveau national dans le cadre de la mise en œuvre des dispositions de l'annexe 17 à la Convention de

Chicago et du Programme universel d’audits de sûreté qui s’y rattache.

En outre, l’adoption du règlement aéronautique 9/2016 sur le renseignement préalable aux voyageurs fait du Sénégal l’un des pays africains les plus avancés en la matière. Aussi mon pays a-t-il prévu un cadre d’échange et de partage d’informations sensibles avec les autres États afin de faire face, de manière concertée et solidaire, à la recrudescence des nouvelles menaces et tentatives d’interventions illicites. Dans la même dynamique, à travers l’adoption du décret 2015-1969 du 21 septembre 2015, le Sénégal a mis en place un système de supervision de la sûreté de l’aviation fondé sur les dispositions de l’OACI. Ce système, qui fait l’objet d’une application effective, assure la sûreté des activités de transport aérien sur son territoire par l’établissement de programmes nationaux de sûreté de l’aviation. Également, mon pays a adopté une stratégie nationale en matière de sûreté et de sécurité maritime.

Sur le plan sous-régional, l’État du Sénégal a ratifié les dispositions de l’Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) relatives au transport aérien, notamment son règlement n°10/2013 relatif à la sûreté de l’aviation civile ainsi que la décision n°11/2013 portant adoption des procédures et pratiques de sûreté au sein des États membres de l’UEMOA. Chaque État membre de l’Union se réserve, en outre, le droit d’appliquer des mesures plus strictes pour répondre à une exigence particulière issue des résultats d’une analyse nationale de la menace.

L’Afrique de l’Ouest et le Sahel connaissent actuellement une recrudescence d’attaques terroristes et de cyberattaques, avec la circulation d’une grande quantité d’armes et de munitions, y compris des lance-roquettes, menace terrible et source de préoccupation pour la sous-région. Cela constitue, avec la contrebande des armes, une menace pour la stabilité de toute la région sahélo-saharienne. Pour éviter que l’Afrique ne devienne le ventre mou de la sécurité aérienne, il convient de lui assurer une assistance technique massive, assistance multidimensionnelle tant en équipements qu’en technologies mais aussi en formation de ressources humaines, ainsi que prévu au paragraphe 7 de la résolution 2309 (2016) et ainsi que la Secrétaire générale de l’OACI vient d’en réitérer l’appel. À ce titre, le Sénégal réitère son attachement à une meilleure coopération entre l’OACI, l’Équipe spéciale de lutte contre le terrorisme et le Comité contre le terrorisme à travers notamment la Direction exécutive dont les moyens humains et financiers devraient être renforcés, comme vient de le rappeler, à juste raison, le Président du Comité contre le terrorisme, l’Ambassadeur d’Égypte.

Pour conclure, au moment où le Sénégal va inaugurer dans quelques mois son nouvel aéroport de dernière génération, l’aéroport international Blaise Diagne, ma délégation voudrait encourager la poursuite de la réflexion mais aussi et surtout, la mise en œuvre de la résolution 2309 (2016), en parfaite harmonie avec les autres résolutions pertinentes du Conseil de sécurité en matière de lutte contre le terrorisme.

M. Nebenzia (Fédération de Russie) (*parle en russe*) : La délégation russe remercie Mme Fang Liu, Secrétaire générale de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI), et M. Amr Aboulatta, Président du Comité contre le terrorisme (CCT), de leurs évaluations et contributions instructives à notre débat.

Notre délégation a pris une part active au dialogue sur la question des menaces pesant sur la sécurité de l’aviation civile, qui s’est tenu en juillet au sein du Comité contre le terrorisme (CCT). Au cours de ce dialogue, le Vice-Ministre des transports de la Fédération de Russie a fait une présentation sur les meilleures pratiques de notre pays dans la mise en œuvre des normes internationales en matière de sécurité de l’aviation civile. Nous estimons que cette réunion spéciale du CCT nous a donné matière à réflexion, en particulier en ce qui concerne les lacunes qui demeurent dans la mise en œuvre par les États des exigences visant à prévenir les actes de terrorisme et à renforcer la coopération entre États dans ce domaine. Le fait est que tous ces éléments figurent dans les résolutions que le Conseil a adoptée sur la lutte contre le terrorisme, à commencer par la résolution fondamentale 1373 (2001).

Il a été noté à nouveau que le phénomène des combattants terroristes étrangers, les incidents dans les aéroports causés par des personnes ayant des informations privilégiées et le personnel de l’aéroport, l’utilisation d’engins explosifs improvisés de plus en plus sophistiqués et le danger posé par les cyberattaques sont au nombre des nouveaux défis qui se posent dans ce domaine. Il a également été affirmé qu’à l’heure d’élaborer et de mettre en œuvre des règles et méthodes pour assurer la sûreté aérienne, les États devaient s’appuyer en premier lieu sur le travail réalisé dans le cadre de l’OACI, qui est l’organisation internationale compétente pour ces questions. Dans ce contexte, il serait utile de pouvoir s’appuyer sur le plan de l’OACI pour la sûreté de l’aviation dans le monde, qui est actuellement

à l’étude, sur une feuille de route pour sa mise en œuvre, ainsi que sur les programmes et projets connexes.

D’après nous, l’examen de cette question au Conseil et les travaux du CCT visent à fournir aux États, en évitant les doubles emplois, une assistance pour la mise en œuvre intégrale des normes et recommandations pertinentes, tout en tenant compte des lacunes recensées dans les dispositifs nationaux de lutte contre le terrorisme. Nous attendons avec intérêt la poursuite de la coopération fructueuse entre les organes du Conseil de sécurité chargés de la lutte contre le terrorisme et l’OACI. Nous allons également interagir sur cette question avec l’Équipe d’appui analytique et de surveillance des sanctions relevant du Comité du Conseil de sécurité faisant suite aux résolutions 1267 (1999), 1989 (2011) et 2253 (2015) concernant l’EIIL (Daech), Al-Qaida et les personnes, groupes, entreprises et entités qui leur sont associés. Nul doute que le nouveau Centre de lutte contre le terrorisme, qui est chargé de renforcer la coordination de l’assistance technique au sein du système des Nations Unies et au-delà, participera également à ce processus. Notre objectif ultime doit être de créer un système durable permettant de protéger l’aviation civile internationale contre les actes d’intervention illicite, et le moyen le plus efficace de le faire passe par une action coordonnée des États et des organismes internationaux dans le cadre de leurs mandats respectifs.

M. Aboulatta (Égypte) (*parle en arabe*) : D’emblée, je remercie la présidence éthiopienne du Conseil de sécurité d’avoir organisé cette importante séance en application du paragraphe 11 de la résolution 2309 (2016). Je remercie également Mme Fang Liu, Secrétaire générale de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI), pour l’exposé qu’elle a présenté aujourd’hui.

La réunion organisée le 7 juillet par le Comité du Conseil de sécurité créé par la résolution 1373 (2001) concernant la lutte antiterroriste (CCT) pour examiner les menaces terroristes à l’aviation civile a été une des plus importantes réunions tenues par le CCT en 2017, compte tenu de l’importance de ce sujet. Comme nous l’avons entendu, cette réunion a abouti à un résultat important qu’il importe de respecter et d’appliquer pleinement.

À cet égard, je note la pertinence de la résolution 2309 (2016), qui souligne le rôle charnière que joue l’Organisation de l’aviation civile internationale dans la mise en œuvre de cette résolution et dans tous les domaines liés à l’aviation civile ainsi que dans la mise en œuvre de la Convention relative à l’aviation civile internationale en vue de protéger l’aviation civile contre les risques et les menaces terroristes. La résolution salue les efforts que déploie l’OACI pour protéger l’aviation civile. Elle appelle l’OACI, dans les limites de son mandat, à poursuivre et accentuer ses efforts pour faire respecter les normes internationales relatives à l’aviation civile en menant une action efficace sur le terrain, et à fournir une aide aux États Membres à cet égard.

Nous soulignons la nécessité que les États mettent en œuvre toutes les dispositions de la résolution 2309 (2016), notamment pour éviter que l’aviation civile soit utilisée comme moyen de transport par les combattants terroristes étrangers. La résolution souligne la nécessité que tous les États protègent la sécurité de leurs citoyens contre les attentats terroristes visant l’aviation civile, conformément au droit international. Nous rappelons également qu’il importe que tous les États fassent le nécessaire, conformément au droit international et aux résolutions pertinentes du Conseil de sécurité, pour prévenir et combattre le terrorisme, notamment le terrorisme qui cible ou utilise l’aviation civile.

À cet égard, l’Égypte est en train de prendre des mesures internes pour protéger son peuple et son territoire contre tout acte de terrorisme pouvant cibler l’aviation civile. L’Égypte continue de coopérer étroitement avec les pays amis et l’OACI. Récemment, nous avons procédé à un examen approfondi des pratiques dans les aéroports égyptiens pour garantir la mise en œuvre des normes de sécurité mondiales, conformément à la Convention de Chicago.

Qui plus est, l’Égypte est en train d’appliquer des mesures d’évaluation des risques dans ses aéroports pour renforcer les contrôles et les audits de sécurité ainsi que la sécurité des installations, et pour détecter et dissuader les attentats terroristes contre l’aviation civile. Les autorités égyptiennes conduisent des évaluations et des examens réguliers et approfondis de ces mesures pour veiller à ce qu’elles soient adaptées à l’évolution des menaces et conformes aux normes et pratiques recommandées de l’OACI.

À cet égard, l’équipe d’audit de l’OACI a fourni à l’Égypte une évaluation positive de son application des normes de sécurité énoncées dans la Convention de Chicago. Le 17 août, les autorités égyptiennes ont reçu Président de l’équipe d’audit de l’OACI une lettre officielle dans laquelle celui-ci fait état des avancées

réalisées par l’Égypte dans la mise en place des normes les plus strictes en matière de sûreté de l’aviation.

Pour conclure, l’Égypte souligne la nécessité de mobiliser les ressources financières demandées par l’OACI pour renforcer sa capacité à s’acquitter de ses fonctions et à aider les États à mettre en œuvre la Convention de Chicago et le Plan pour la sûreté de l’aviation dans le monde. Il convient également de souligner que le Fonds d’affectation spéciale pour la lutte antiterroriste finance les projets mis en place par l’OACI dans divers pays pour protéger l’aviation civile contre les risques et les menaces terroristes.

M. Yelchenko (Ukraine) (*parle en anglais*) : Je tiens à remercier la Secrétaire générale de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI), Mme Fang Liu, et l’Ambassadeur Aboulatta de leurs exposés instructifs.

Compte tenu de l’évolution des menaces terroristes dans le monde entier, il est crucial de renforcer la sûreté de l’aviation au niveau mondial pour garantir la sécurité des avions et des voyageurs. Le tir de missile qui a visé l’Aéroport international de Kaboul aujourd’hui met en évidence la nécessité de promouvoir de nouvelles normes en matière de sûreté de l’aviation. Ce n’est pas uniquement bienvenu, c’est nécessaire. Néanmoins, toutes les mesures qui permettront de renforcer la sûreté de l’aviation ne peuvent être prises du jour au lendemain, en particulier compte tenu du fait que leur mise en œuvre doit se faire progressivement et avec la participation active de tous les États.

Au nombre des tâches urgentes figurent le renforcement de la sécurité grâce au système de contrôle de sécurité préalable des voyageurs; le renforcement des contrôles de bagages personnels, en particulier les appareils électroniques, pour empêcher que des engins explosifs improvisés ne soient embarqués dans les avions; la mise en place de nouveaux protocoles de sécurité autour des avions; et l’augmentation du nombre de sites de contrôle préalable.

La résolution 2309 (2016), que l’Ukraine a parrainée, transmet un message fort à l’OACI afin qu’elle renforce sa coopération avec le Conseil de sécurité, en particulier le CCT et la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme (DECT). Cela suppose d’instaurer un échange systématique d’informations concernant les menaces terroristes, les incidents, les tendances et les efforts d’atténuation, mais aussi de fournir une aide au renforcement des capacités là où elle est la plus nécessaire.

À cet égard, nous prenons bonne note de la réunion extraordinaire tenue par le CCT en juillet et du récent symposium de l’OACI sur la sûreté de l’aviation dans le monde, qui s’est déroulé ce mois. Ces deux événements ont facilité la collaboration stratégique internationale en matière de lutte contre la menace que posent les terroristes qui ciblent l’aviation civile, en renforçant et en promouvant le cadre normatif international en matière de sûreté de l’aviation. Leurs conclusions doivent être reflétées dans les stratégies nationales et internationales de prévention du terrorisme. Nous encourageons donc l’OACI et la DECT à poursuivre cette coopération, avec la participation active du nouveau Bureau de lutte contre le terrorisme.

Sur la base des exigences des résolutions 2309 (2016) et 2341 (2017), l’Ukraine a mis à jour son programme national pour la sûreté de l’aviation civile en mars, conformément aux récents amendements apportés aux normes et pratiques recommandées de l’OACI. Ce programme crée un mécanisme d’évaluation des risques aux niveaux national et des aéroports, met en place diverses mesures de protection de l’aviation civile contre les ingérences illégales, et il prévoit à cet égard de fournir une formation spécialisée au personnel de sécurité afin que celui-ci soit en mesure d’identifier promptement et efficacement et d’éliminer les menaces à l’aviation civile.

Sachant qu’une seule cyberattaque peut infliger davantage de dégâts au système d’aviation civile que tout autre acte de terrorisme, ce programme national met un accent particulier sur la protection des infrastructures essentielles des aéroports contre les cybermenaces, comme le prévoit la résolution 39-19 de l’Assemblée de l’OACI. Une division spéciale a été créée au sein du service national d’aviation pour coordonner les stratégies, politiques et plans en matière de cybersécurité avec les compagnies aériennes et partager les informations respectives afin d’identifier les vulnérabilités critiques auxquelles il faut remédier.

Pour confronter les informations relatives aux voyageurs avec les listes de terroristes visés par des sanctions, l’Ukraine a adhéré au Système de renseignements préalables concernant les voyageurs et appuie sa mise en œuvre universelle. À cet égard, nous avons également introduit des documents de voyage biométriques conformes aux critères de l’OACI et doté nos aéroports de systèmes d’enregistrement automatique.

La gravité des actes qui menacent la sûreté de l’aviation civile internationale, en particulier les attentats terroristes, en fait une source de préoccupation pour

l'ensemble de la communauté internationale. Les États ne doivent donc ménager aucun effort pour coopérer diligemment avec les enquêtes approfondies sur ces crimes en vue de traduire leurs auteurs en justice.

L'un des exemples que je dois mentionner est la destruction de l'appareil de la Malaysia Airlines affrété pour le vol MH17, au-dessus de la région occupée du Donbass, en Ukraine. Cinq pays – l'Australie, la Belgique, la Malaisie, les Pays-Bas et l'Ukraine – collaborent déjà avec l'équipe mixte d'investigation sur l'enquête pénale de ce crime odieux, une enquête toujours en cours. Résolus à poursuivre les personnes responsables de ce crime atroce dans le cadre d'une instance suprême, l'Ukraine et ses partenaires ont tenté de créer un tribunal international par l'entremise du Conseil de sécurité. Mais tous nos efforts ont été bloqués par la Fédération de Russie.

Cet été, les pays de l'équipe mixte d'investigation ont décidé que la poursuite et le jugement des suspects auraient lieu aux Pays-Bas. L'Ukraine et les Pays-Bas ont signé un traité bilatéral sur la coopération juridique internationale concernant la destruction du vol MH17. Ce traité constitue le fondement juridique du transfert de la procédure pénale de l'Ukraine vers les Pays-Bas.

La semaine dernière, en marge de la soixante-douzième session de l'Assemblée générale, les ministres de l'équipe mixte d'investigation ont signé un mémorandum d'accord concernant l'appui politique nécessaire pour poursuivre les auteurs de la destruction du vol MH17. En signant cet accord, nous nous sommes engagés à continuer de travailler en partenariat pour mettre en œuvre la résolution 2166 (2014) qui exige que l'on contraigne les responsables de l'incident à répondre de leurs actes.

De concert avec d'autres pays de l'équipe mixte d'investigation et avec le large appui de la communauté internationale, nous continuerons d'œuvrer sans relâche pour que justice soit rendue aux victimes et que tous les responsables de ce crime en rendent compte – ceux qui ont fourni le système de missiles qui ont abattu le vol MH17, ceux qui ont donné cet ordre criminel, ceux qui ont poussé le bouton et ceux qui ont appuyé et financé des terroristes et continuent de le faire. Nous comptons sur l'appui de tous les États dans cette juste cause.

M. Rosselli (Uruguay) (*parle en espagnol*) : Je vous remercie, Monsieur le Président, d'avoir convoqué la présente séance, un an après que le Conseil de sécurité a adopté la résolution 2309 (2016). Je me félicite également de la présence et de la participation de la Secrétaire générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Mme Fang Liu, et je remercie notre collègue, l'Ambassadeur Aboulatta, de l'exposé qu'il a fait au nom du Comité contre le terrorisme.

La vie de milliers de personnes qui voyagent chaque jour dans le monde dépend de la mise en œuvre de mesures de sécurité efficaces dans tous les aspects de l'aviation civile. Les attentats terroristes contre le transport aérien et ses infrastructures peuvent avoir des conséquences dévastatrices et ont de graves effets collatéraux sur divers aspects de la vie des États et de leurs peuples.

Le caractère mondial des transports aériens signifie que les États dépendent de plus en plus les uns des autres pour l'application de mesures de sécurité efficaces. La coopération et l'action concertée sont, en fin de compte, des éléments indispensables pour parvenir à un environnement sûr et fiable pour l'aviation civile. Les États doivent faire de leur mieux pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées de l'OACI, ce qui exige une volonté politique.

Toutefois, il convient d'indiquer que, souvent, la volonté politique ne suffit pas. De nombreux pays ne possèdent pas les infrastructures, les capacités techniques, le savoir-faire ou les ressources financières et humaines pour satisfaire aux normes établies. La coopération devient donc indispensable à leur mise en œuvre. Nous apprécions grandement l'assistance fournie par l'OACI et sa campagne « Aucun pays laissé de côté ». Nous reconnaissons l'importance de l'appui que certains pays sont en mesure de fournir au travers d'une assistance technique, de programmes de formation et du transfert de technologie.

Nous notons que la sécurité de l'aviation civile internationale implique la coopération d'une longue chaîne d'acteurs, d'institutions et d'États, et cette chaîne sera aussi solide que son maillon le plus faible. Dans le strict respect des obligations internationales auxquelles nous avons souscrit, l'Uruguay a créé un comité national de sécurité de l'aviation civile et a mis en place un programme national pour sa sécurité.

Pour ce qui est de la mise en œuvre de la résolution, 2309 (2016), la Direction nationale de l'aviation civile et de l'infrastructure aéronautique de l'Uruguay souligne l'importance d'une formation sur la question de la sécurité, y compris sur les pratiques de surveillance, les contrôles de sécurité, les contrôles de

qualité, le renforcement des échanges d'informations sur les menaces internationales et, insiste sur la nécessité d'impliquer le personnel de sécurité de l'aviation, qui n'a pas toujours accès à des informations essentielles ou les connaissances et la formation requises pour les gérer. Nous pensons que des audits de sécurité constituent un instrument utile pour identifier les meilleures pratiques, ainsi que la nécessité en matière d'assistance technique et de formation. En outre, les nouvelles technologies utilisées pour le contrôle des passagers et le contrôle des documents de voyage, en particulier de ce que l'on appelle le système de renseignements préalables concernant les voyageurs, sont des éléments importants dans la lutte contre les actes de terrorisme aéronautique.

Lors de sa visite dans notre pays en avril, la Secrétaire générale de l'OACI, Mme Fang Liu a pu apprécier les efforts accomplis par l'Uruguay pour appliquer les normes et pratiques recommandées de l'OACI. Mme Liu a saisi cette occasion pour indiquer que l'Uruguay avait amélioré son programme d'audit et de supervision de la sécurité de l'OACI de plus de 30 % par rapport à l'année précédente, et qu'il a répondu à toutes les préoccupations importantes qui avaient été soulevées précédemment.

L'Uruguay continuera de travailler dans le respect de la Charte des Nations Unies et du droit international pour répondre aux menaces terroristes contre l'aviation civile, car nous sommes conscients que seule une action collective permettra de surmonter ces défis nouveaux et croissants.

Mme Schoulgin Nyoni (Suède) (*parle en anglais*) : Je voudrais me joindre aux autres orateurs pour souhaiter la bienvenue au Conseil de sécurité à la Secrétaire générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Mme Fang Liu. Je la remercie de son exposé instructif. Je voudrais également remercier l'Ambassadeur Aboulatta pour l'exposé qu'il a fait en sa qualité de Président du Comité contre le terrorisme.

Nous siégeons dans une ville qui restera à jamais rester témoin de la vulnérabilité de l'aviation civile au terrorisme et à ses conséquences tragiques. Depuis le début de l'aviation civile, les terroristes l'ont jugée être une cible parfaite. Au cours du siècle dernier, le détournement d'avions et la prise des passagers innocents en otage, accompagnée de demandes de rançon, ou dans le but de réaliser des gains politiques comptaient parmi les manifestations les plus connues du terrorisme. Toutefois, l'attentat du 11 septembre 2001 a été une nouvelle manifestation inimaginable – l'utilisation de vols commerciaux pour commettre un massacre de civils, à la fois dans les airs et au sol. Depuis lors, nous avons vu des attaques de plus en plus fréquentes contre l'industrie aéronautique, qui cherchent à semer la peur et la perturbation.

En même temps, l'aviation civile internationale a une importance capitale. L'interconnectivité contribue à la mondialisation qui a propagé la prospérité et une meilleure compréhension entre les différentes nations et cultures. Et cette plus grande interconnexion entraîne l'interdépendance. Cela est particulièrement vrai lorsqu'il s'agit de la sécurité de l'aviation. Faire en sorte que l'aviation soit sûre pour tous est véritablement une tâche commune à toutes les nations : nous sommes aussi sûrs que notre maillon le plus faible.

La sûreté de l'aviation est un domaine qui connaît déjà une coopération internationale importante. Nous saluons le rôle de l'OACI dans ce domaine, notamment en matière de renforcement des capacités et d'assistance technique aux États. Nous accueillons positivement les améliorations apportées à la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées par l'OACI. Nous nous félicitons également des travaux en vue d'élaborer un nouveau plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde qui viendra étayer l'action collective menée en faveur de la sûreté aérienne.

Nous saluons les efforts de l'OACI, du Comité contre le terrorisme et de la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme pour travailler ensemble à la recherche de synergies entre leurs domaines de compétences respectifs. Nous devons nous soutenir les uns et les autres si nous voulons améliorer véritablement la sûreté aérienne. Cela passe notamment par une coopération opérationnelle et l'échange d'informations, notamment celles spécifiquement liées aux menaces terroristes qui pèsent sur l'aviation civile. Le renforcement des capacités dans ce domaine est essentiel.

Pour l'Union européenne, comme pour tant d'autres, les attaques du 11 septembre 2001 ont marqué un tournant. La nouvelle réalité a conduit au renforcement des efforts conjoints en matière de sûreté aérienne au sein de l'Union européenne. Un ensemble commun de lois prenant en compte les normes de l'OACI ainsi que l'annexe 17 de la Convention de Chicago sur l'aviation civile internationale est en place dans toute l'Union. Ce cadre couvre, entre autres, le filtrage des passagers, la sécurité des aéroports, les contrôles de sécurité des aéronefs, ainsi que d'autres types de

contrôles. L’Union européenne apporte également un appui financier en matière de renforcement des capacités dans le cadre de sa politique de coopération au service du développement. Les partenariats avec les autorités nationales et régionales jouent un rôle important dans nos efforts pour renforcer les capacités dans ce domaine.

Les attentats commis ces dernières années, notamment ceux des aéroports de Bruxelles et d’Istanbul, ont montré qu’il n’y a pas de place pour la complaisance. Nous devons redoubler d’efforts et améliorer constamment le niveau de sûreté aérienne. Notre travail dans le domaine de la sûreté aérienne doit aller de pair avec nos efforts pour garantir des contrôles efficaces aux frontières, la sécurité de nos aéroports et la sécurité du fret. En outre, il convient de se pencher davantage sur les nouveaux domaines de vulnérabilité potentielle, notamment la sécurité terrestre des aéroports et la façon de faire face aux nouvelles menaces à la cybersécurité. La Suède s’est engagée à œuvrer sur le plan national et avec ses partenaires de l’Union européenne afin de faire en sorte que notre contribution à la chaîne mondiale de la sûreté aérienne soit forte.

L’objectif de la sûreté aérienne est d’abord et avant tout préventif. Le débat d’aujourd’hui est une contribution importante à nos efforts collectifs pour contrer et atténuer les menaces directes que le terrorisme fait peser sur l’aviation civile. Mais plus largement, nous devons également veiller à ce que le travail se poursuive, dans le respect du droit international, s’agissant tout simplement d’empêcher que la radicalisation ne conduise à l’extrémisme violent et au terrorisme, conformément à la Stratégie antiterroriste des Nations Unies ainsi qu’au Plan d’action pour la prévention de l’extrémisme violent. Le nouveau Bureau de la lutte contre le terrorisme va jouer un rôle déterminant dans leur mise en œuvre.

Nous ne devons pas oublier que, depuis des générations, l’aviation a suscité un sentiment d’aventure et ouvert de grandes perspectives pour des millions de personnes. Les attaques et les menaces terroristes visent à saper ce sentiment d’émerveillement et à le remplacer par la peur et la méfiance. Ensemble, nous pouvons les empêcher de réussir.

M. Delattre (France) : Qu’il me soit permis avant tout de remercier chaleureusement la Secrétaire générale de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI), Mme Fang Liu, pour son exposé très éclairant. Je me réjouis de la voir de nouveau à la table du Conseil, un an après l’adoption de la résolution fondatrice qu’est la résolution 2309 (2016). Je souhaiterais également remercier l’Ambassadeur Aboulatta, Représentant permanent de l’Égypte, pour son intervention au nom du Comité contre le terrorisme (CCT).

L’aviation civile internationale continue de représenter une cible de choix pour les groupes terroristes, tant en raison des potentiels dommages infligés, humains et économiques, que de l’impact médiatique obtenu. Sans revenir sur les exemples marquants du passé, plusieurs événements intervenus cette année ont à nouveau illustré la gravité de la menace : à la fin du mois de juillet, le Gouvernement australien a ainsi déjoué une attaque terroriste qui visait vraisemblablement un avion, pour ne prendre que cet exemple très récent.

Face à une menace aussi sérieuse, la France a continué de se mobiliser depuis un an pour renforcer son dispositif et sa réponse. Sur le plan national, les mesures que nous avons adoptées pour renforcer la sûreté du transport aérien incluent notamment un renforcement de la capacité à détecter de nouveaux explosifs; une capacité d’intervention renforcée et plus rapide en cas d’attaque dans un aéroport; la création de cellules de renseignement dédiées aux aéroports; l’élaboration d’un nouveau système de gestion des vérifications d’antécédents; l’adoption d’un programme d’évaluation des risques émanant des vols provenant de pays tiers. Au sein de l’Union Européenne, la France a récemment renforcé sa coopération avec l’Agence européenne pour la sécurité aérienne, au travers d’un accord de coopération conclu il y a quelques jours. Les domaines de coopération envisagés incluent notamment la sûreté du transport aérien.

Sur le plan international enfin, la France est particulièrement mobilisée au sein de l’OACI, où mon pays oeuvre au quotidien, sous la direction de mon collègue Philippe Bertoux, qui est avec nous aujourd’hui, en faveur de l’amélioration des normes et des pratiques recommandées, du renforcement des audits internationaux ou encore pour fournir aux États le demandant une assistance technique ciblée. La France vient en outre de prendre la présidence du Comité de l’intervention illicite du Conseil de l’OACI, au sein duquel elle contribuera activement aux travaux de renforcement de la sûreté de l’aviation. Mon pays a également à cœur d’appuyer l’action de l’OACI et le démontre en mettant à disposition deux experts issus de l’Administration française auprès de cette organisation, l’un à Montréal pour appuyer l’équipe en charge des audits et l’autre au bureau régional de Dakar à l’appui du Plan régional

pour la mise en œuvre de la sûreté de l’aviation et la facilitation en Afrique, le plan AFI SecFAL.

Dans ce paysage, le Conseil de sécurité a un rôle important à jouer pour appeler tous les États, et l’ensemble de leurs services, à mettre en œuvre leurs obligations dans ce domaine et promouvoir la mise en œuvre des normes et standards prévus par la Convention de Chicago. L’adoption de la résolution 2309 (2016), l’an dernier, a été un moment essentiel pour donner un nouveau souffle à la mobilisation de la communauté internationale dans la prise en compte du risque terroriste pour l’aviation civile internationale. Des progrès ont été effectués, et nous devons nous en féliciter. Mais nous devons et pouvons encore faire mieux et plus.

Je souhaiterais ainsi saisir l’occasion de ce débat pour rappeler l’importance d’une coopération étroite efficace entre l’OACI et les enceintes chargées de la lutte contre le terrorisme aux Nations Unies, en particulier le Comité contre le terrorisme. La réunion spéciale organisée conjointement par le CCT et l’OACI en juillet dernier a ainsi été une excellente opportunité de renforcer le dialogue entre les États Membres et les organisations internationales et régionales concernées ainsi que d’identifier les moyens de promouvoir la mise en œuvre des normes internationales dans le domaine de la sûreté aérienne. La France souhaite que cette coopération se poursuive et nous verrions avec intérêt, par exemple, une participation de la Directrice exécutive de la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme aux travaux de l’OACI à Montréal, lorsqu’elle aura pris ses fonctions.

Qu’il me soit permis pour conclure de réitérer toute l’importance que la France accorde à ce sujet et l’ampleur de sa mobilisation sur ce qui constitue pour nous une priorité de premier plan. Il est impératif que la communauté internationale dans son ensemble continue également à se mobiliser afin d’assurer la sûreté du transport aérien. La séance d’aujourd’hui marque une nouvelle étape importante en ce sens.

Le Président (*parle en anglais*) : Je vais maintenant faire une déclaration en ma qualité de représentant de l’Éthiopie.

Je remercie Mme Fang Liu de sa présence parmi nous aujourd’hui et de son exposé très complet sur la sûreté aérienne. Je tiens également à remercier l’Ambassadeur Aboulatta de la manière exemplaire dont il dirige le Comité contre le terrorisme (CCT) et de sa présentation éclairante des travaux du CCT dans le domaine de la sûreté aérienne. Nous savons gré au Royaume-Uni d’avoir pris l’initiative de demander la convocation de la présente séance pour marquer le premier anniversaire de l’adoption par le Conseil de la résolution historique sur la sûreté aérienne, la résolution 2309 (2016).

Le secteur de l’aviation a souvent été la cible principale des terroristes, et de nombreuses mesures ont déjà été mises en place en vue d’améliorer la sûreté aérienne. Toutefois, ce secteur reste vulnérable aux attaques, car les terroristes continuent de considérer l’aviation civile comme une cible attrayante et d’essayer d’exploiter les lacunes du système, qu’elles soient réelles ou perçues. C’est pourquoi la sûreté aérienne doit rester un point de l’ordre du jour hautement prioritaire pour les États Membres et pour la communauté internationale. C’est également la raison pour laquelle il est nécessaire de renforcer la coopération internationale pour combler toute faille que pourraient exploiter les terroristes. C’est précisément l’objectif de la résolution 2309 (2016).

À cet égard, nous saluons l’exposé que nous avons entendu aujourd’hui sur la mise en œuvre de cette importante résolution, qui traite spécifiquement des menaces terroristes contre l’aviation civile. La résolution affirme la responsabilité des États d’assurer la sûreté des services aériens sur leur territoire et demande à tous les États de s’employer dans le cadre de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI) à revoir, mettre à jour, adapter et mettre en place les normes de sûreté internationale sur la base des risques actuels, conformément à la Convention relative à l’aviation civile internationale.

Cependant, comme tous mes collègues l’ont mentionné précédemment, il est très clair que tous les États Membres n’ont pas la même capacité d’appliquer les dispositions de la résolution qui ont des incidences en termes de ressources et exigent un savoir-faire technique plus sophistiqué. Par conséquent, il est nécessaire qu’ils contribuent de façon efficace et ciblée au renforcement des capacités, à la formation et à la fourniture d’autres ressources, services d’assistance technique, transferts de technologie et programmes pour permettre à tous les États d’obtenir les résultats visés dans la résolution.

Il ne fait aucun doute qu’aucun État Membre, grand ou petit, ne peut s’acquitter des responsabilités énoncées dans la résolution, compte tenu de la nature interdépendante de l’aviation à l’échelle mondiale et de l’ampleur de la menace posée. C’est pourquoi il demeure crucial de renforcer la coopération et la collaboration et

l'échange de données d'expérience en ce qui concerne la mise au point de technologies de contrôle de sécurité et leur coopération internationale et régionale afin d'intensifier les contrôles aux frontières, le maintien de l'ordre et la justice pénale.

Dans ce contexte, l'étroite coopération entre l'OACI et le CCT et entre l'OACI et la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme (DECT) est très importante. Il est encourageant de noter que les questions relatives à la sûreté aérienne ont été constamment abordées dans les évaluations par pays et les rapports du CCT et de la DECT. Nous nous félicitons également de la réunion spéciale du CCT sur les menaces terroristes contre l'aviation civile, tenue en juillet, qui a été l'occasion de se pencher sur les pratiques optimales existantes, de recenser les lacunes et les vulnérabilités relatives à la sûreté aérienne et d'examiner les responsabilités de l'OACI, des États Membres et des organisations internationales et régionales s'agissant de promouvoir l'application effective de la résolution 2309 (2016).

Nous pensons que la séance d'aujourd'hui nous permettra de réfléchir sur les progrès accomplis dans l'application de la résolution et des normes recommandées par l'OACI, et sur les difficultés et les possibilités en matière de sûreté aérienne, ainsi que d'envisager une collaboration et une coopération plus tangibles, tant au niveau régional qu'au niveau international. Nous espérons sincèrement que les États continueront de mettre en place des partenariats visant à renforcer les capacités et à faciliter la fourniture d'assistance technique, et que l'OACI, le CCT, la DECT et l'Équipe spéciale de lutte contre le terrorisme continueront également de renforcer leur coopération à cet égard.

Étant donné que l'Éthiopie vit dans une région instable, qui est confrontée aux menaces du terrorisme et de l'extrémisme violent, il est très probable que notre aviation civile soit la cible d'attaques terroristes. Elles constituent des menaces réelles et se sont déjà produites dans notre région. Possédant l'une des compagnies aériennes les plus importantes de la région, l'Éthiopie attache une grande importance à la sûreté aérienne. Je tiens à exprimer notre ferme détermination à coopérer avec d'autres États et à travailler avec toutes les parties prenantes concernées dans les cadres de coopération régionale et internationale.

Je reprends maintenant mes fonctions de Président du Conseil de sécurité.

Je donne la parole à Mme Fang Liu pour qu'elle réponde aux observations qui ont été formulées.

Mme Liu (*parle en chinois*) : Je remercie une fois de plus le Conseil de sécurité de m'avoir invitée au siège de notre organisation pour informer les membres au sujet de la sûreté aérienne civile internationale. Je remercie tous les représentants pour leurs observations, pour l'attention qu'ils ont portée à l'aviation civile et aux mesures de sécurité, pour reconnaître notre travail et nous prêter leur appui.

Je suis en accord avec les remarques faites aujourd'hui sur l'importance de la sûreté de l'aviation civile et sur la nécessité d'une coopération internationale à cet égard. Nous devons également mettre en œuvre efficacement la résolution 2309 (2016). Nous devons investir davantage dans la sûreté aérienne, en particulier dans l'appui technique et la formation pour les pays en développement, de façon que tous les pays puissent appliquer effectivement les normes en matière d'aviation civile recommandées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en vue de mieux garantir la sûreté aérienne.

Nous reconnaissons également la nécessité d'appuyer le plan mondial de sûreté de l'aviation de l'OACI et sa mise en œuvre. L'OACI continuera de jouer un rôle de premier plan dans la sûreté de l'aviation civile internationale et de renforcer sa coopération avec l'Organisation des Nations Unies, le Conseil de sécurité, la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme, le Comité du Conseil de sécurité créé par la résolution 1373 (2001) concernant la lutte antiterroriste et le nouveau Bureau de lutte contre le terrorisme, afin que les États Membres puissent être mieux équipés et positionnés pour lutter contre le terrorisme et appliquer les normes en matière de sûreté de l'aviation civile recommandées par l'OACI. Je suis prête à collaborer davantage avec le Conseil de sécurité sur la sûreté aérienne et à informer les membres des faits nouveaux.

La séance est levée à 12 h 10.